EL MITO

55

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Raymond Sommer: el francés todo coraje

290 MM: triunfo en las Mil Millas de 1956

1990: las cinco victorias de P

250 GTE y GT/L: el nuevo curso

El circuito de Mugello

914-90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
EDICION CONTENIDO VALIDADA EN LA ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P

9 789504 900351 10055

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 55

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS SPORT

290 MM, triunfo en las Mil Millas

1956: con Eugenio Castellotti gana la famosa carrera italiana y con Fangio obtiene también el cuarto puesto. Su motor tiene 320 CV: es el primero de la segunda generación de los V12 de Maranello y conquistará el tercer Mundial de Marcas.

Es la primogénita de la segunda generación de Ferrari V12 Sport, la que siguió a los tiempos heroicos de Colombo y Lampredi. Y como si semejante tarjeta de presentación no bastase, la formidable 290 MM también le permitió a la Casa de Maranello adjudicarse el Campeonato Mundial de Constructores en 1956. Cuando actualmente aparece en las carreras para autos históricos, su grito poderoso y desgarrador todavía asusta a los adversarios, como lo hacía cuarenta años antes.

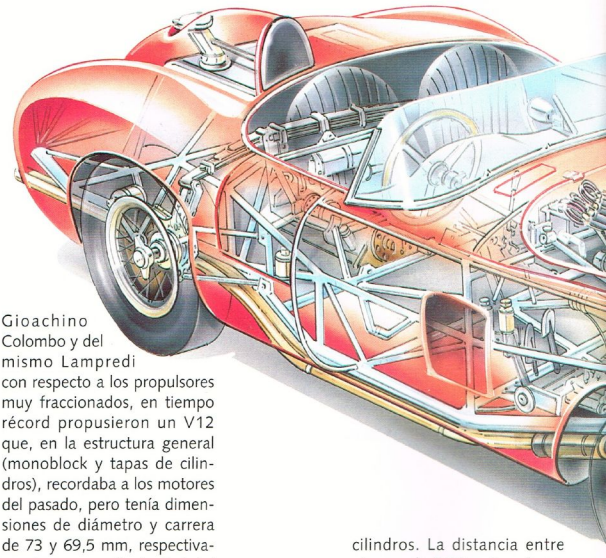
NACE DE LA CRISIS QUE SE ABRIO CON LA RENUNCIA DE LAMPREDI

Como muchos autos importantes en la historia del Cavallino, la 290 MM nació de una crisis interna de la empresa. En la segunda mitad de 1955, como es sabido, Aurelio Lampredi había abandonado la sección técnica de Maranello, tanto a causa de las tensiones por la incorporación de la sección de carreras de Lancia, como por una serie de encontronazos con Enzo Ferrari, que no soportaba los escasos resultados de las seis cilindros (y aún menos los experimentos de

Dos ejemplares de la 290 MM fueron carrozadas como la que aparece en esta foto, con la parte delantera similar a la Testa Rossa.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 73 x 69,5 mm, cilindrada 3491 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 IR4/C1
Encendido:	doble, con 4 distribuidores
Potencia:	320 CV a 7300 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	posterior, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos del. 6.00-16, tras. 7.00-16
Paso:	2,35 metros
Peso:	880 kilos
Unidades producidas:	5
Números de chasis:	0606/MM; 0616/MM; 0626/MM; 0628/MM; 0666/MM

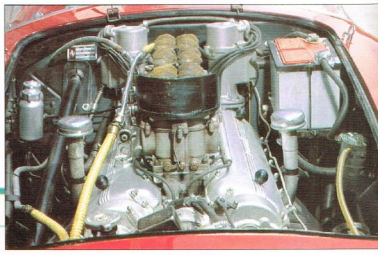


Lampredi con los motores "extraños" como el famoso bicilíndrico 252 F1). Ferrari había resuelto el problema confiándole la conducción técnica a un trío formado por Vittorio Bellentani, Alberto Massimino y Andrea Fraschetti. Detrás de ellos estaban la sombra y la infinita experiencia de Vittorio Jano, de vuelta en Maranello como consultor después del retiro de Lancia de las competiciones.

UN NUEVO V12 PARA SEGUIR GANANDO

Además de desarrollar vehículos que se encontraban en avanzado estado de preparación, como la 500 TR, los nuevos técnicos se habían lanzado a la realización de un nuevo motor 12 cilindros, considerado un símbolo de la Ferrari. Sin olvidar las experiencias de Gioachino Colombo y del mismo Lampredi con respecto a los propulsores muy fraccionados, en tiempo récord propusieron un V12 que, en la estructura general (monoblock y tapas de cilindros), recordaba a los motores del pasado, pero tenía dimensiones de diámetro y carrera de 73 y 69,5 mm, respectivamente, y una cilindrada total de 3491 cm³ (la unitaria era poco más de 290 cm³, y de ahí proviene el nombre del modelo). Este motor iba a dar vida a la generación de los siguientes, potentísimos V12 con distribución biárbol a la cabeza. Siendo aún un simple monoárbol, exhibía una potencia de 320 CV a 7300 vueltas por minuto.

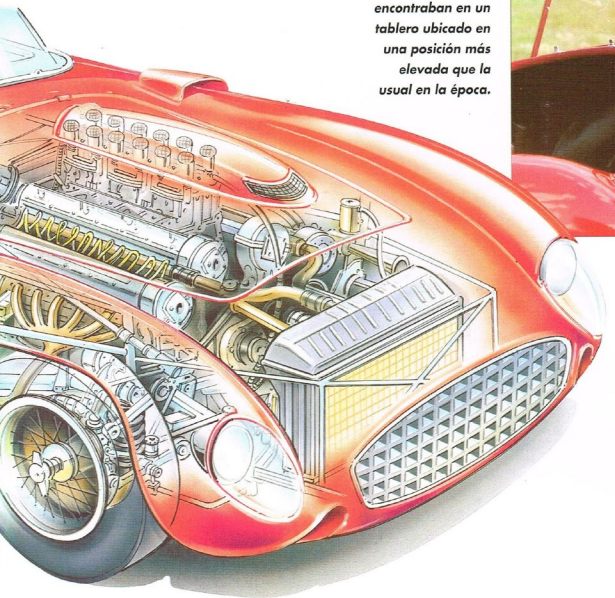
También el chasis era diferente de las anteriores Ferrari 12 cilindros. La distancia entre ejes era de 2,35 metros; la estructura de caños de acero con sección elíptica era mucho más fuerte y rígida. Un aspecto que anteriormente



El nuevo V12 es más corto y ancho que los anteriores motores Ferrari de 12 cilindros.

TRES HOMBRES PARA DOCE CILINDROS

Llamado Tipo 130, el primer motor proyectado por el trío Bellentani, Massimino y Fraschetti era netamente más corto y ancho que los viejos V12, y se reconocía a primera vista por sus grandes tapas de válvulas fijadas por nueve tuercas. Era una elección puramente técnica: desde el comienzo, los ingenieros pensaban en una distribución con dos árboles a la cabeza para cada bancada de cilindros. Por razones de tiempo, sin embargo, se decidió postergar y estudiar mejor esta solución (que iba a ser adoptada el año siguiente con la 290 S), conservando la distribución monoárbol. De todos modos, las cámaras de combustión eran nuevas, dotadas de doble encendido, y también eran nuevos los conductos de aspiración y descarga y las respectivas válvulas de gran diámetro. La alimentación, inicialmente, contaba con tres carburadores Weber 40 doble cuerpo, pero pronto se pasó a los Weber de cuatro cuerpos con difusor de 36 milímetros, gracias a los cuales la potencia subió a 320 caballos a 7300 vueltas por minuto.



Los instrumentos de la 290 MM se encontraban en un tablero ubicado en una posición más elevada que la usual en la época.

El corte de una de las 290 MM con el capot que incorpora una boca del radiador distinta.

Enzo Ferrari había considerado de importancia secundaria, con respecto a la potencia absoluta del motor y al peso (es decir, a la velocidad pura).

LA CARROCERIA ESTA FIRMADA POR PININ FARINA

La carrocería, como siempre diseñada por Pinin Farina y realizada por Scaglietti, era prácticamente idéntica a la contemporánea 860 Monza: un lindo botecito bajo, con los laterales planos y el capot largo y chato, que recordaba en sus líneas generales la recordada "fuera de serie" creada en 1954 para el rey de Bélgica. La única diferencia con respecto a su hermana de cuatro cilindros era la toma de aire ubicada en el centro del capot, que en el caso de la 290 MM era más larga y vistosa (aunque hay que remarcar que en algunas ocasiones se usó un capot diferente, con la "joroba" central mejor carenada y una abertura más pequeña). Hay que destacar que, posteriormente, por lo menos dos de las 290 MM producidas fueron equipadas con una carrocería distinta, con los guardabarros delanteros separados del cuerpo central (como los de la 250 TR) para mejorar el enfriamiento de los frenos.

La preparación de la 290 MM requirió más tiempo que el previsto, especialmente la puesta a punto del nuevo motor.

La carrocería de aluminio de la 290 MM estaba realizada por la Scaglietti de Módena.

EL DEBUT SE REALIZA EN EL GIRO DE SICILIA 1956

La Escudería Ferrari presentó en la primera carrera de la temporada 1956 (1000 Km de Buenos Aires) las dos 410 S realizadas el año anterior para la Carrera Panamericana, que fueron sustituidas por las nuevas 860 Monza de cuatro cilindros en la prueba siguiente, es decir las 12 Horas de Sebring. El debut de las nuevas Sport se realizó finalmente en el Giro de Sicilia, al comienzo de abril. Ambos autos, confiados a Luigi Musso y a Eugenio Castellotti, no terminaron la carrera por "problemas de juventud".

La revancha llegó pocas semanas después, en las Mil Millas. Hubo dos 290 MM presentes, en manos de Eugenio Castellotti y de Juan Manuel Fan-

Estéticamente, el parentesco entre la Testa Rossa y la 290 MM es cercano.

gio, además de dos 860 Monza y otras Ferrari privadas.

EN LAS MIL MILLAS TRIUNFA SOBRE MASERATI

Bajo una lluvia torrencial (que acompañó a los competidores la mayor parte del recorrido) se desarrolló un épico duelo entre las Ferrari y las Maserati oficiales de Stirling Moss y Cesare Perdisa. Finalmente, sobre la línea de sentencia, los autos del Cavallino triunfaron de manera memorable: cinco Ferrari en los primeros cinco lugares, con Castellotti ganador y Fangio cuarto. Para los 1000 Km de Nürburgring, siguiente prueba del Mundial de Constructores, la acostumbrada pareja de 290 MM fue confiada a las tripulaciones Phil Hill-Ken Wharton y Luigi Musso-Maurice Trintignant. Ninguno de ellos terminó la carrera: Musso salió de pista en la cuarta vuelta, mientras que Hill y Wharton tuvieron que ceder sus autos a Olivier Gendebien y Alfonso de Portago, después de que la 860 de estos últimos fuese descalificada por una maniobra irregular mientras se encontraba al comando de la carrera.

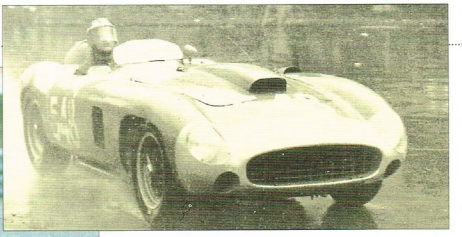
UN "UNO-DOS" LEGENDARIO EN EL GRAN PREMIO DE SUECIA

Lamentablemente, el tiempo perdido en este cambio retrasó a Gendebien y De Portago hasta el tercer lugar, detrás de la Maserati de Moss-Behra y de la Ferrari 860 de Fangio-Castellotti. Por otra parte, el propio De Portago no amaba la 290: el motor era potente, pero vacío en los regímenes bajos y medianos (entregaba lo mejor de sí sólo arriba de las 5000 vueltas por minuto) y por esto requería un gran esfuerzo en carrera.

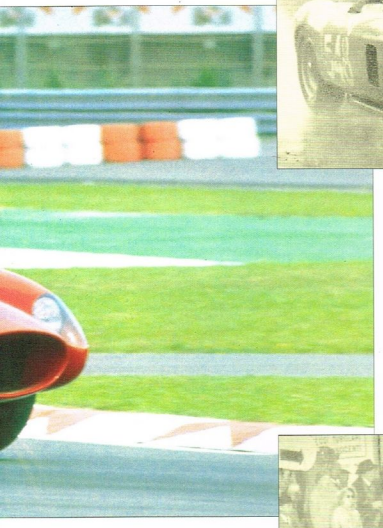
Sólo faltaba la carrera final del Campeonato, el GP de Suecia, al cual Ferrari y Maserati llega-

LA 290 MM SIGUE CORRIENDO

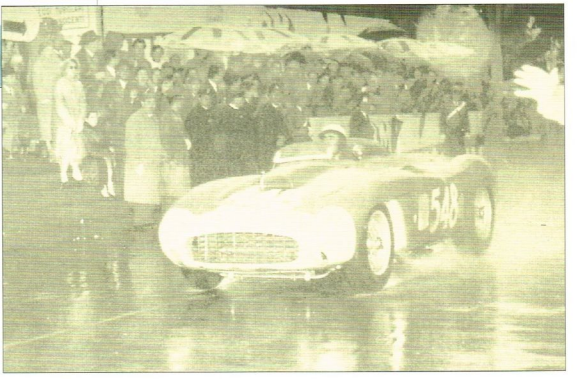
Entre las Ferrari 290 MM producidas, la más afortunada probablemente es la 0628/MM, con la cual Eugenio Castellotti ganó la edición 1956 de las Mil Millas. Después de haber recibido una nueva carrocería (estilo Testa Rossa) y los colores blanco y azul de la NART de Luigi Chinetti, el auto siguió corriendo en muchas carreras de los Estados Unidos. Pero algunos años atrás cruzó el océano para volver a Italia y disputar las Mil Millas históricas de 1988: al volante estaba nada menos que "Cocó" Chinetti, hijo del mítico importador de la Ferrari en los Estados Unidos. Su presencia y su performance asombraron al público, que le brindó auténticas ovaciones y atenciones fuera de lo común. Luego de treinta años, aún asombraba el rugido del motor de la Ferrari 290 MM, a 7000 vueltas por minuto: un grito pleno, agresivo. El auto transitaba a 150 kilómetros horarios en los centros habitados, y sin disminuir la velocidad, mientras el público a ambos lados de la calle incitaba a la Ferrari para que acelerara aún más. Justo como en la verdadera Mil Millas.



La 290 MM con la que Eugenio Castellotti ganó las Mil Millas de 1956 en algunas imágenes de la carrera. Abajo, el piloto después del triunfo: a su izquierda, el director de la carrera, Renzo Castagneto.



ron con el mismo puntaje. Y fue en esta ocasión cuando las 290 MM entraron definitivamente en la leyenda, conquistando los dos primeros lugares (con las tripulaciones Maurice Trintignant-Phil Hill y Wolfgang von Trips-Peter Collins) luego de una carrera muy peleada y sin aliento. Gracias a ellas, Ferrari conquistó su tercer Mundial de Constructores.



Contra la lluvia torrencial de las Mil Millas 1956, el pequeño parabrisas montado para la ocasión podía hacer muy poco.

1956: LOS RESULTADOS DE LA 290 MM

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
Giro de Sicilia	*8/4/1956*	*E. Castellotti* *L. Musso*	*ret.* *ret.*
Mil Millas	*29/4/1956*	*E. Castellotti* *J. M. Fangio*	*1°* *4°*
1000 Km Nürburgring	*27/5/1956*	*Hill-Wharton-Gendebien-De Portago* *Musso-Trintignant*	*3°* *ret.*
Targa Florio	*16/6/1956*	*H. Hermann*	*ret.*
GP Rouen	*8/7/1956*	*A. de Portago*	*9°*
GP Suecia	*12/8/1956*	*Trintignant-Hill* *von Trips-Collins* *Gendebien-Manzon*	*1°* *2°* *ret.*

1990, el Cavallino gran protagonista

Gracias a la habilidad del tres veces campeón del mundo Alain Prost, la Casa de Maranello recupera competitividad en el Mundial de Pilotos y en la Copa de Constructores.

La Ferrari, con Alain Prost, volvió a ser protagonista del Campeonato Mundial de Fórmula 1 en 1990. En la anteúltima carrera de la temporada, el GP de Japón, Senna envió a Prost fuera de pista, chocándolo en la largada y asegurándose así los puntos necesarios para coronarse campeón del mundo delante del francés. La Ferrari fue segunda entre los constructores, detrás de McLaren.

La primera carrera del año fue el GP de los Estados Unidos en Phoenix, ganado por Senna luego de un lindo duelo con el Tyrrell de Alesi. Prost ganó su primer gran premio al volante de una Ferrari en Brasil, en Interlagos. Los McLaren de Berger y Senna, que liderando se había tocado con el japonés Nakajima, terminaron segundo y tercero, delante de Mansell.

Abajo, Alain Prost luchando en el Gran Premio de Francia 1990.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Brasil, *25 de marzo*	*1° Prost, 4° Mansell*
GP S.Marino, *13 de mayo*	*4° Prost*
GP Canadá, *10 de junio*	*3° Mansell, 5° Prost*
GP México, *24 de junio*	*1° Prost, 2° Mansell*
GP Francia, *8 de julio*	*1° Prost*
GP Inglaterra, *15 de julio*	*1° Prost*
GP Alemania, *29 de julio*	*4° Prost*
GP Bélgica, *26 de agosto*	*2° Prost*
GP Italia, *9 de septiembre*	*2° Prost, 4° Mansell*
GP Portugal, *23 de septiembre*	*1° Mansell, 3° Prost*
GP España, *30 de septiembre*	*1° Prost, 2° Mansell*
GP Australia, *4 de noviembre*	*2° Mansell, 3° Prost*

En Imola, en el GP de San Marino, el éxito premió a Patrese, quien precedió a Berger, Nannini y Prost.

EN EL GP DE MONACO DOBLE RETIRO PARA EL CAVALLINO

En el GP de Mónaco, dominado por Senna, ambas Ferrari se retiraron a causa de problemas eléctricos. Segundo fue

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Senna	McLaren-Honda	78	6 (EE.UU., MC, CND, A, B, I)
Prost	Ferrari	71	5 (BR, MEX, F, GB, E)
Berger	McLaren-Honda	43	
Piquet	Benetton-Ford	43	2 (J, AUS)
Mansell	Ferrari	37	1 (P)
Boutsen	Williams-Renault	34	1 (HU)
Patrese	Williams-Renault	23	1 (RSM)
Nannini	Benetton-Ford	21	
Alesi	Tyrrell-Ford	13	
Capelli	Leyton House-Judd	6	
Moreno	Benetton-Ford	6	
Suzuki	Lola-Lamborghini	6	
Bernard	Lola-Lamborghini	5	
Nakajima	Tyrrell-Ford	3	
Warwick	Lotus-Lamborghini	3	
Caffi	Arrows-Ford	2	
Modena	Brabham-Judd	2	
Gugelmin	Leyton House-Judd	1	

1990: REUNIFICACION DE ALEMANIA

Política: *En Italia, muere Sandro Pertini, y el Partido Comunista decide transformarse en una organización de tipo socialdemócrata. Reunificación de Alemania, dentro de la República Federal. Revueltas populares y crisis política en Albania. Tendencias separatistas en las repúblicas soviéticas. Irak invade Kuwait.*
Literatura: *Muere el escritor italiano Alberto Moravia.*
Cine: *Giuseppe Tornatore, con Cinema Paradiso, gana el Oscar a la mejor película extranjera.*
Deporte: *Mundial de fútbol en Italia. En la final, Alemania supera a la Argentina. Italia es tercera.*

La Ferrari de Mansell, a la izquierda en la página anterior, en el GP de Hungría 1990 y, arriba, en el GP de Italia del mismo año.

Alesi, quien logró no dejarse superar por Berger, tercero.
En Montreal, en el GP de Canadá, Berger fue penalizado con un minuto por largada anticipada. De esta manera, llegó primero pero fue calificado en el cuarto puesto. Sobre la pista, que se secó en el curso de la carrera, ganó nuevamente Senna delante de Piquet. Mansell se ubicó tercero y Prost quinto.

DOBLETE PROST-MANSELL EN EL GP DE MEXICO

Senna fue desafortunado en el GP de México, donde debió abandonar mientras lideraba, a seis vueltas del final, a causa de una pinchadura de neumático. Así, la Ferrari atrapó un "uno-dos" con Prost primero y Mansell segundo. En el GP de Francia en Le Castellet, Prost logró, a sólo dos vueltas del final, superar al sorprendente Leyton House de Capelli, frenado por una pérdida de aceite del motor. El piloto francés le trajo a la Ferrari la victoria número cien en un GP, precediendo a Capelli y Senna.
Prost ganó también el GP de Inglaterra en Silverstone, dejando a sus espaldas a Boutsen y Senna, que sufrió un trompo en la curva de Copse. Senna volvió a ganar en el GP de Alemania, en Hockenheim, delante de Nannini, Berger y Prost. En la estrecha pista de Budapest, Boutsen ganó largando desde la pole position. En una pista donde es casi imposible sobrepasar, Senna espoleó a Nannini y otro tanto hizo Berger con Mansell. Senna fue segundo delante de Piquet.
Luego de una largada repetida a causa de dos accidentes, el GP de Bélgica fue ganado por Senna, delante de Prost y Berger. También la largada del GP de Italia en Monza fue repetida, por un espectacular accidente de Warwick. Ganó Senna, que precedió a Prost, Berger y Mansell. En Estoril, en Portugal, Mansell obstaculizó a Prost en la largada. El piloto inglés de la Ferrari ganó, seguido por Senna. Prost, tercero, perdió una importante ocasión para recuperar puntos en la tabla mundialista.
La víspera del GP de España en Jerez fue agitada por el gravísimo accidente sufrido en las pruebas por el Lotus de Donnelly, quien salvó su vida pero tuvo que abandonar la actividad. Con Senna fuera de carrera, Prost obtuvo una importante victoria delante de Mansell. Dos éxitos en los dos GP siguientes le habrían permitido ganar el título de campeón del mundo.

En el GP de México 1990, victoria de Mansell y tercer puesto de Prost.

EL CHOQUE EN LA PRIMERA CURVA

Prost, que había picado al frente en el GP de Japón en Suzuka, fue chocado desde atrás, en la primera curva, por Senna. Ambos autos terminaron la carrera en la cama de arena, y Senna se coronó campeón entre muchas polémicas.
La carrera fue ganada, luego del abandono de Mansell, por Piquet, quien precedió a su compañero Moreno. Este último había sustituido a Nannini, gravemente herido en un accidente de helicóptero. Piquet se impuso también en el GP de Australia, seguido por las Ferrari de Mansell y Prost.

250 GTE 2+2 y GT/L, "capolavoro" de los Sesenta

1960: nacen dos coupés con motor V12 tres litros, diseñadas por Pinin Farina y pensadas para las nuevas exigencias de los ferraristas de la época. Diferentes por carácter y estilo, seguirán en producción hasta 1963 y 1964, respectivamente.

En Ferrari, la segunda mitad de los años Cincuenta está marcada por el comienzo de una producción "en gran serie": la de la 250 GT.

FERRARI LE APUESTA A LOS MOTORES TRES LITROS

Se siguen produciendo una cantidad limitada de unidades, con cilindradas elevadas, reservadas a pocos apasionados muy ricos; pero para Enzo Ferrari, que poco antes cerró un feliz acuerdo con Pinin Farina, está muy claro que el futuro está en los autos de cilindrada mediana: las tres litros con el V12 a 60° derivado del proyecto de Gioachino Colombo. A finales de 1958, la Ferrari había producido un total de 685 autos para ruta en su historia, de los cuales 183 se fabricaron en ese último año. Enzo Ferrari se había dado cuenta de que era necesario vender un mayor número de autos para ruta, para financiar mejor la actividad deportiva, que en esa época sólo se mantenía por la venta de autos, los premios obtenidos en las competencias y los pagos de los clientes deportivos.

Una vez asumida esta nueva, urgente necesidad, Ferrari le pidió a sus técnicos nuevos autos para la ruta, equipados con motores V12 de tres litros, aptos para el uso al cual estaban destinados y estéticamente válidos: en suma, en línea con la década que empezaba.

SALON DE PARIS: PININ FARINA ANUNCIA UNA NOVEDAD

La respuesta no se hizo esperar, también por parte de Pinin Farina, que estaba plenamente involucrado en el proyecto.

Por primera vez, en la GT/L se usa el color amarillo.

La 250 GT/L: línea agresiva y detalles pensados para facilitar el uso en ruta, como los paragolpes cromados.

En el Salón de París de octubre de 1960, la Ferrari anunció su nuevo vehículo: una 250 GT 2+2, que fue llamada 250 GTE 2+2. El concepto era ofrecer un auto con una performance brillante y con el habitáculo para cuatro personas. La distancia entre ejes era de 2600 milímetros, el mismo paso de la 250 GT Coupé de 1958. Con estas premisas, nadie podía creer

La superficie de vidrios de la 250 GT/L es amplia y hace particularmente luminoso el habitáculo.

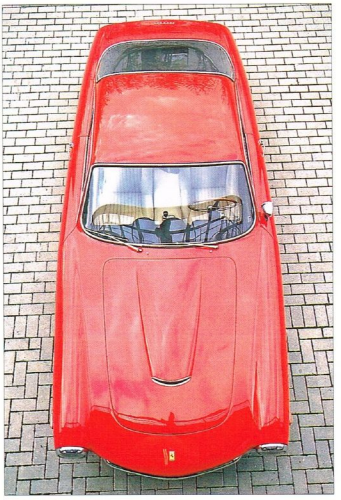
que la GTE fuese realmente una coupé con cuatro lugares; pero la idea de Ferrari y de Pinin Farina era presentar una coupé aguerrida y, al mismo tiempo, elegante, capaz de ofrecer dos lugares extra.

LA 250 GTE ES LA PRIMERA 2+2 OFICIAL DE LA FERRARI

Una concepción innovadora para la Casa de Maranello, ya que las coupés 2+2 con el Cavallino Rampante sobre el capot que circulaban en esa época no habían sido producidas por la fábrica, sino por carroceros externos a pedido de los clientes. La 250 GTE 2+2, entonces, inaugura la gama de las 2+2 Ferrari que llegará hasta la 412 y 456 GT, pasando por una larga serie de vehículos de cuatro asientos como, por ejemplo, la 330 GT 2+2 o la 365 GT 2+2.
El parentesco entre la nueva 250 GTE 2+2 y la 250 GT Coupé Pinin Farina de 1958 es evidente. Las líneas son tensas, con una misma línea que corre a lo largo de todo el auto a la altura de los guardabarros, de la punta del capot a la cola.

UNA LINEA IMPONENTE PERO DIMENSIONES CONTENIDAS

Eso comunica una cierta majestuosidad, un "mensaje" necesario en un auto considerado pequeño para la Ferrari, con respecto a las dimensiones y, sobre todo, a la cilindrada. En la parte trasera se ven



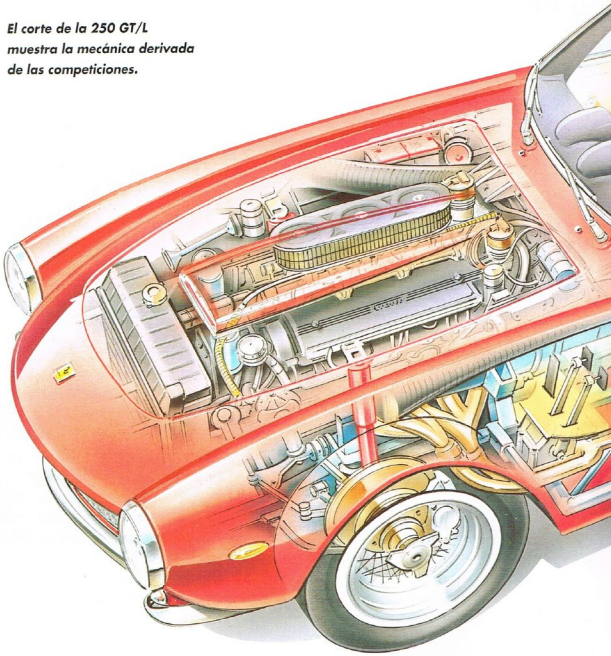
La cola de la Ferrari 250 GT/L termina con un esbozo de spoiler, como el que aparecerá también, con mayor evidencia, en la 250 GTO.

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 250 GT/L)

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953 cm³, compresión: 9,2:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCL (36 DCS) doble cuerpo
Potencia:	235 CV a 7000 rpm (250 CV a 7500 rpm)
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero, coupé (berlinetta) 2 puertas, 2+2 lugares; chasis jaula de caños
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + overdrive + MA (4 marchas + MA)
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido y elásticos
Dirección:	circulación de esferas
Frenos:	discos
Llantas:	de rayos Borrani de 15 pulgadas
Tanque:	100 litros
Paso:	2,60 metros (2,40 metros)
Ejes:	del. 1,395 m, tras. 1,387 m
Peso:	1570 kilos (1350 kilos)
Velocidad máxima:	cerca de 250 Km/h
Producción:	1960-1963 (1962-1964)
Unidades producidas:	950 (350)

El habitáculo de la 250 GT/L.

El corte de la 250 GT/L muestra la mecánica derivada de las competiciones.



dos "colitas". Un escalón a lo largo de los costados hace menos pesada la línea del auto visto lateralmente.

TECHO ALARGADO PARA UN HABITACULO ESPACIOSO

Pero las grandes novedades se encuentran en el diseño del habitáculo. La 250 GTE 2+2 estaba pensada para cuatro personas y, por lo tanto, hacía falta más espacio interior. El techo es más largo y la luneta trasera no cae verticalmente, como en la primera 250 GT Coupé de Pinin Farina, sino que desciende hacia la cola con una menor inclinación. También aparecen los deflectores traseros, para darle luz a los lugares suplementarios, y de esta manera el habitáculo es decididamente más luminoso que en la 250 GT Coupé. Los interiores también son novedosos. El tablero es simple, racional.

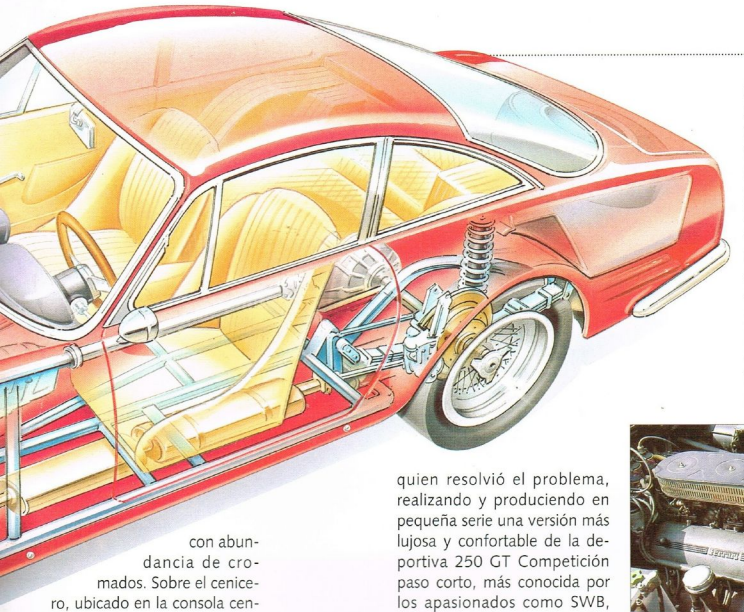
SCAGLIETTI SUGIERE UNA NUEVA GT DEPORTIVA

El cuentavueltas, a la izquierda, y el velocímetro son de grandes dimensiones, mientras que los demás instrumentos son más pequeños y también circulares. El tablero es de metal,

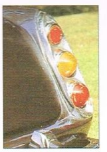
La 250 GTE, primera 2+2 Ferrari, se caracteriza por líneas tensas y rectas.

UNA FAMILIA GRANDE

La familia 250 GT es tal vez la más numerosa en Ferrari. La primera 250 GT es la Europa de 1954, seguida por la Boano-Ellena de 1956, por la Tour de France de 1955 y por la Coupé Pinin Farina de 1958. Antes de la 250 GTE 2+2 y de la 250 GT/L, también estuvieron las GT Cabriolet 1ª y 2ª serie (1957 y 1959) y la California Spider de 1957. Además, no hay que olvidar las 250 GT de competición, entre las cuales sobresalen la de paso corto SWB de 1960 y la famosa 250 GTO en sus dos versiones, la de 1962 y la de 1964.



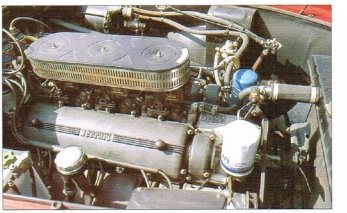
con abundancia de cromados. Sobre el cenicero, ubicado en la consola central inmediatamente detrás de la palanca de cambio, y también arriba de la placa Ferrari sobre el baúl, se encuentra la firma de Pinin Farina: las dos banderas cruzadas. Pero las novedades ligadas al "nuevo curso" Ferrari no se agotan con la GTE 2+2. La 250 GT Coupé dos lugares de 1958 salió de producción a fines de 1960 y no fue remplazada por un nuevo modelo, porque Pinin Farina estaba totalmente dedicado a la producción de la GTE 2+2. En esa fase de transición fue Sergio Scaglietti quien resolvió el problema, realizando y produciendo en pequeña serie una versión más lujosa y confortable de la deportiva 250 GT Competición paso corto, más conocida por los apasionados como SWB, Short Wheel Base, por su distancia entre ejes de 2,4 metros en lugar de 2,6. Pero no podía ser una solución definitiva, y en el Salón de París de 1962, en octubre, apareció la nueva 250 GT/L, que luego todos llamaron, más simplemente, Lujo.



PARA LA GT/L, UN MOTOR TODO GARRA

La carrocería es totalmente diferente: las líneas eran redondeadas, el vehículo era compacto. En la cola había un esbozo de spoiler y la trompa era alargada. Para muchos, la Lujo es un "capolavoro" de Pinin Farina y una de las Ferrari más lindas de todos los tiempos.

Pero la Lujo no era sólo linda para ver, sino también para manejar: poderosa, veloz gracias a un peso reducido en más de 200 kilos con respecto a la GTE, con 250 caballos contra los 235 de la GTE a un régimen de 7500 vueltas por minuto contra las 7000 de la coupé 2+2. La Lujo se presentaba con todos los elementos para que el afortunado conductor se divirtiera. Especialmente si a la eficiente caja de cuatro marchas sin overdrive se acoplaba la relación trasera más corta de la GTE 2+2, solucionando así los problemas de falta de pique en primera y cuarta velocidades. También se realizaron algunos cambios en el sistema de enfriamiento, para que la 250 GT/L se pudiera usar satisfactoriamente y sin problemas en cualquier estación.



El motor de la 250 GT/L disponía de 250 CV, 15 más que la GTE.

La 250 GTE tenía las ópticas traseras insertadas en pequeñas aletas.

EL PORQUE DE UN NOMBRE

La 250 GT/L es oficial y universalmente considerada una berlinetta, a causa de su brillante performance y de su indudable carácter deportivo. A pesar de esto, la "L" que termina el nombre de esta berlinetta quiere decir Lujo. La razón de esta aparente contradicción es que la 250 GT/L nació como versión domesticada, rutera y más lujosa, de la 250 GT Berlinetta Competición paso corto, cuya línea de carrocería recuerda en algunos puntos.

LOS PILOTOS

Raymond Sommer, el francés todo coraje

Inteligente y dotado de una gran garra, el piloto de París tuvo éxito en los años Treinta y después de la guerra, cuando se destacó como corredor de la Casa de Maranello.

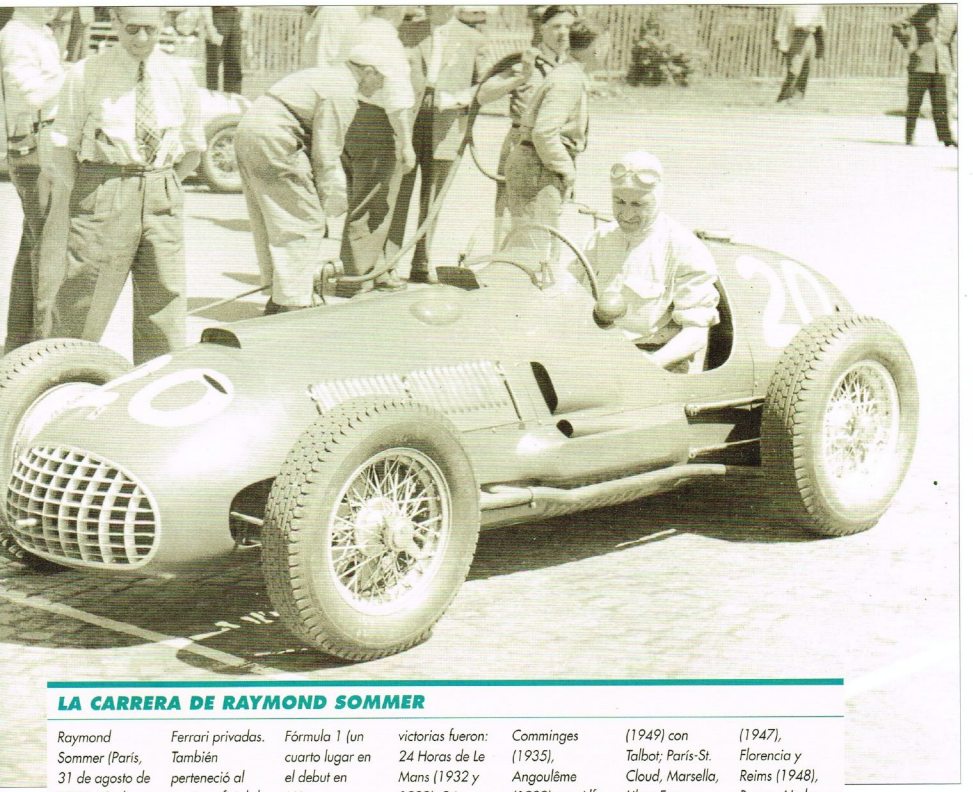
Raymond Sommer en el GP de Suiza de 1950, a la izquierda.

Sommer en 1946 en el GP de Saint Cloud.

Para Sommer, inteligente y corajudo piloto, Enzo Ferrari tuvo una consideración especial; no sólo por sus cualidades deportivas, sino también por su finísima intuición técnica. "Cuando elegí el motor de doce cilindros –puede leerse en *Pilotos, qué gente*– tuve un convencido vaticinador en Raymond Sommer, el inolvidable as francés con el casco blanco y el pañuelo a lunares: Ferrari, el camino del doce cilindros sin compresor es el correcto, me repetía."

HIJO DE UN INDUSTRIAL, LUCE SUS DOTES EN SPA 1931

Nacido en París el 31 de agosto de 1906, hijo de un industrial textil de Point-à-Mousson (una pequeña ciudad sobre el Mosela, entre Metz y Nancy, departamento de Meurthe-et-Moselle), Raymond emergió a nivel internacional en 1931: con un Chrysler en pareja con Delmar, logra una victoria de categoría en las 24 Horas de Spa. Pasa un año y los honores de las crónicas son todos para él, ganador de las 24 Horas de Le Mans al volante de una Alfa Romeo 8C 2300 y protagonista de una excepcional hazaña: nada menos que 21 horas al volante, a causa de una indisposición de su pareja, Chinetti. Hacia el final de la temporada vuelve a los primeros planos imponiéndose en el GP de Marsella en el circuito de Miramas, donde su Alfa Romeo Tipo B/P3 precede nada menos que a Tazio Nuvolari. Los dos se hacen grandes amigos y el año siguiente triunfan juntos



LA CARRERA DE RAYMOND SOMMER

Raymond Sommer (París, 31 de agosto de 1906 - Cadours, Francia, 10 de setiembre de 1950) corrió con autos de muchas marcas, incluidas varias Ferrari privadas. También perteneció al equipo oficial de Maranello, disputando en 1950, entre otras, dos carreras del Mundial de Fórmula 1 (un cuarto lugar en el debut en Mónaco y un retiro. Siguió luego con su Talbot, pero sin suerte (otros tres retiros). Sus más significativas victorias fueron: 24 Horas de Le Mans (1932 y 1933), 24 Horas de Spa (1936), grandes premios de Marsella (1932), Montlhéry y Comminges (1935), Angoulême (1939) con Alfa Romeo; GP de Francia (Sport, 1935) con Bugatti; Marsella y Túnez (1937), Montlhéry (1949) con Talbot; París-St. Cloud, Marsella, Lila y Forez (1946) con Maserati; Ginebra (1948) y Lausana (1949) con Simca; Turín (1947), Florencia y Reims (1948), Berna, Aix-les Bains y Roubaix (1950) con Ferrari. Por otra parte, fue tres veces campeón de Francia.

Raymond Sommer en 1950, en el GP de Berna, con Ferrari 166 F2.

en las 24 Horas de Le Mans, con Alfa Romeo 8C 2.3.

CORRE CON LAS ALFA ROMEO Y CON LAS MITICAS BUGATTI

Siempre con Alfa Romeo, Sommer fue primero en Montlhéry y en el GP de Comminges de 1935, mientras que con Bugatti, en pareja con Jean-Pierre Wimille, se impuso en el GP de Francia para autos Sport de 1936. En ese mismo año ganó las 24 Horas de Spa, y la Alfa Romeo 8C 2900A que compartía con Severi exhibía en sus costados el emblema del Cavallino Rampante.

EN 1937 VISTE LOS COLORES DE LA ESCUDERIA FERRARI

Con la Escudería Ferrari disputó seis carreras en 1937, obteniendo como mejor resultado el segundo lugar en La Turbie. Tuvo más éxito con Talbot, ganando en Marsella y en Túnez.

LOS TECNICOS

Alberto Massimino, el caballero

Nacido en Turín, franco y reservado, estudia en Suiza y trabaja en Fiat antes de comenzar su colaboración con Enzo Ferrari. Firmará proyectos como el Auto Avio 815 y la Fórmula 1 Supertiburón.

Luego, en 1938, es otra vez protagonista de las 24 Horas de Le Mans, que corre en pareja con Clemente Biondetti, con una Alfa 8C 2900B: los dos estaban liderando con 14 vueltas de ventaja, cuando una falla los obligó al retiro en la 18° hora de carrera. Antes de la guerra, en 1939, hay que registrar otro éxito, en el Circuit des Remparts, en Angoulême, siempre con Alfa.

Al término de la guerra, Raymond vuelve a correr y a ganar. En 1946, con Maserati, es primero en los GP de Marsella, París-St. Cloud, Lila y Forez. Pero corre también para la Casa del Cavallino: "Recuerdo la conmoción que me causó –escribe otra vez Enzo Ferrari– su victoria en el Gran Premio de Turín, el 12 de octubre de 1947". Obtendrá otras victorias con los autos de Maranello en Florencia y Reims (1948), en Berna, Aix-les Bains y Roubaix (1950).

Sommer, llamado *coeur de lion* ("corazón de león"), sigue luchando y parece no advertir el paso de los años. Con Simca, se adjudica el Circuito de Ginebra (1948) y el Premio de Lemán en Lausana (1949); con Talbot, la Copa del Salón (Montlhéry, 1949).

Debuta con Ferrari en el primer Mundial F1, pero no le alcanza. Su pasión indomable lo lleva a correr en todas partes y todas las veces posibles. El 10 de setiembre de 1950 está al volante de una pequeña Cooper-Jap, en el circuito de Cadours, en el Alto Garona.

Posiblemente a causa de la rotura del cojinete de una rueda, sale de pista sufriendo graves lesiones, a las cuales no sobrevive.

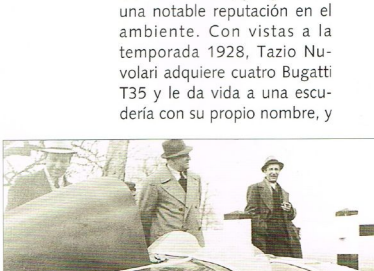
De origen piamontés, pero modenés de adopción, franco pero reservado, riguroso y caballero, Alberto Massimino es considerado uno de los mejores técnicos de la historia automovilística italiana.

Nacido en Turín el 5 de enero de 1895, estudia en el Institut Technique Supérieur de Friburgo, en Suiza, donde obtiene el diploma de técnico especialista en mecánica.

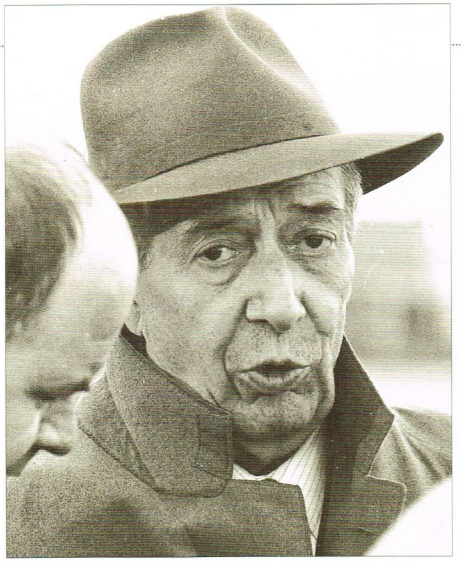
FIRMA LA MONOPLAZA FIAT GANADORA CON BORDINO

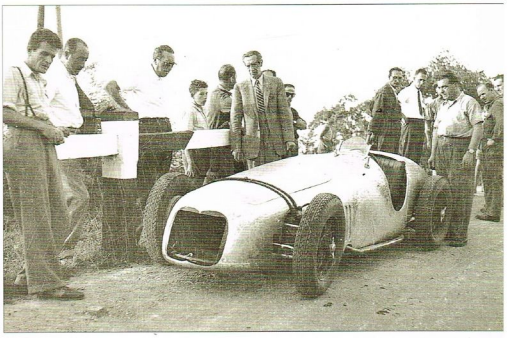
En 1924 ingresa en la Fiat, en la Oficina de Construcciones Especiales (luego de la dimisión de Vittorio Jano, que pasa a Alfa Romeo) y asciende a jefe del Grupo Proyectos. La primera realización que lleva su firma revela su talento: es la monoplaza Tipo 806 (12 cilindros, 1500 cm^3) que triunfa en Monza, en el Gran Premio de Milán 1927, con Pietro Bordino al volante. Es el último auto de Gran Premio de la Fiat, que después de este triunfo se retira de las competiciones.

Massimino pasa entonces a la sección Motores de Aviación, donde proyecta los propulsores A54, A80 y A74, pero sin dejar de cultivar su gran pasión por los autos de carrera. Como técnico, ya goza de una notable reputación en el ambiente. Con vistas a la temporada 1928, Tazio Nuvolari adquiere cuatro Bugatti T35 y le da vida a una escudería con su propio nombre, y



Alberto Massimino, a la izquierda, con Gigi Villoresi en 1947 con una Maserati A6 GCS. A la derecha, en el fondo de la foto durante las primeras pruebas del Auto Avio 815.





Un primer plano de Massimino y, arriba, en 1947 con una Maserati en prueba.

llama a Massimino para realizar cambios en los chasis.

EN 1937 SE MUDA A LA ESCUDERIA FERRARI

Un giro decisivo en la vida del técnico de Turín llega en 1937, cuando deja la Fiat y se muda a Módena, a la Escudería Ferrari, que está en su último año de actividad (antes de ser relevada por la Alfa Romeo) pero realiza una monoplaza que pasará a la historia de las carreras: la 158, la futura invencible "Alfetta". Massimino colabora en el proyecto y, cuando entre Alfa y Enzo Ferrari se llega a la ruptura, elige quedarse en Módena. Ferrari (que no podía, por contrato, bautizar un auto con su propio nombre) le da vida a la Auto Avio Costruzioni y Massimino diseña el motor de la 815 (8 cilindros, 1500 cm^3). En 1941 es contratado por la Maserati, con la jerarquía de director de la Oficina Proyectos y Experiencias, sección que, naturalmente, en el curso de la guerra opera como puede. Pero, después del conflicto, la creatividad de Massimino vuelve a expresarse de manera fecunda. En el campo de las monoplazas, "firma" el chasis de la 4CLT/48, el cigüeñal compuesto de la 4CLTT/49 y, enteramente, la A6 GCM. Entre las GT colabora en el desarrollo de las A6 1500 y A6G 2000, y entre las Sport realiza la A6 GCS monofaro. Desde 1952 se vuelve proyectista independiente y colabora con varios constructores en numerosos proyectos: Ferrari Supertiburón y otros vehículos, Stanguellini (motores biárbol para la Fórmula Junior), Ermini, Moretti, De Tomaso, siempre en los motores.

SU ULTIMO PROYECTO ES UN OCHO CILINDROS TRES LITROS

Para la escudería Serenissima del conde Giovanni Volpi di Misurata, finalmente, diseña un 8 cilindros 3.0 que equipa tanto los autos Sport y GT por él mismo proyectados, como una F1 debutante y destinada a un futuro glorioso. La construye y la maneja en carrera un piloto neozelandés que se llama Bruce McLaren. Alberto Massimino terminó su vida en Módena, donde falleció el 28 de noviembre de 1975.

LA CARRERA DE ALBERTO MASSIMINO

Alberto Massimino (Turín, 5 de enero de 1895 - Módena, 28 de noviembre de 1975) trabajó para el Cavallino Rampante en dos épocas bastante separadas entre sí. En 1937, perteneció al grupo que proyectó la Alfetta 158, dirigido por Gioachino Colombo (la monoplaza fue el canto del cisne de la Escudería Ferrari, luego puesta en liquidación y sustituida por la propia Alfa, que volvió a correr por su cuenta). A comienzo de 1940 proyectó para Enzo Ferrari y su recién nacida Auto Avio Costruzioni el autochasis de la 815, con un 8 cilindros 1,5 litros, obtenido uniendo dos blocks Fiat 1100. Entre 1955 y 1958, finalmente, fue consultor de la Ferrari, con Vittorio Jano llegado de Lancia y el joven Andrea Fraschetti, en el lugar de Aurelio Lampredi, pasado a Fiat. Massimino se ocupó especialmente del desarrollo de la F1 555 Supertiburón, de la versión actualizada de la Sport dos litros y del proyecto de la Dino 156.

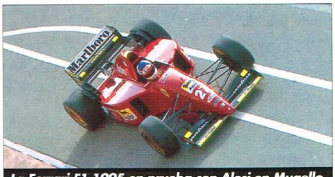
El circuito del Mugello

Desde septiembre de 1988 el autódromo toscano es propiedad de la Ferrari, que actualmente realiza ahí muchas pruebas del Equipo de Carreras F1 y de los nuevos autos de serie. La mitad del trazado es de curvas muy difíciles.

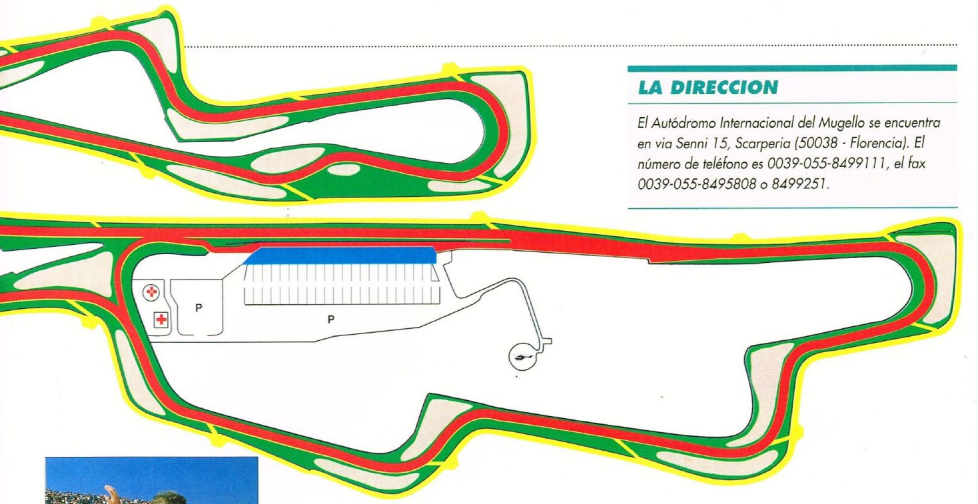
El Mugello, autódromo internacional, nació como circuito callejero. Se encuentra en Scarperia, uno de los pequeños pueblos de la región de la Alta Toscana, cerca de los Apeninos. Su posición natural es perfecta para un autódromo, porque permite una óptima visibilidad por parte del público de toda la pista, que está ubicada casi al centro de un valle entre colinas, como si fuese un anfiteatro diseñado por la naturaleza. Su historia es contemporánea a la de las primeras competiciones automovilísticas. En el Circuito del Mugello callejero corrieron Antonio Ascari, Nuvolari y el mismo Enzo Ferrari. Es el segundo circuito italiano, en antigüedad, después de la Targa Florio. En 1914 se disputó ahí la primera carrera y en 1970 la última sobre el trazado callejero.

LA INICIATIVA FUE DEL AUTOMOVIL CLUB ITALIANO

El que cumplió la transformación fue el Automóvil Club Italiano, que adquirió el terreno y el 23 de junio de 1974 inauguró el circuito. El Mugello comenzó a hospedar varias carreras, automovilísticas y motociclísticas. La Ferrari lo adquirió el 30 de setiembre de 1988. En 1991 confió la gestión a la SAIM, sociedad controlada en un



La Ferrari F1 1995 en prueba con Alesi en Mugello.



LA DIRECCION

El Autódromo Internacional del Mugello se encuentra en via Senni 15, Scarperia (50038 - Florencia). El número de teléfono es 0039-055-8499111, el fax 0039-055-8495808 o 8499251.

Berger, a la izquierda, y Alesi, protagonistas de las pruebas en el Mugello.

cien por ciento por la Casa de Maranello.

La relación de la Ferrari con el circuito involucra todas las actividades de la empresa. Aquí se prueban las monoplazas de Fórmula 1 y los autos de producción realizados por la Sección Experiencias, se realizan los cursos Piloto Ferrari reservados a los clientes, se disputa la última carrera del Challenge Ferrari. El Mugello representa el complemento ideal de la pista de Fiorano, además de ser una actividad empresarial en sí misma, a disposición de quien pida utilizarla.

El autódromo está activo todo el año. El circuito tiene una extensión total de 5245 metros y un ancho de pista que va de los 9,60 a los 14 metros. Las curvas representan el 48,5 por ciento del total. Llevan los nombres de los pueblos cercanos (Scarperia, Poggio Secco, Luco, Borgo San Lorenzo), de pilotos del pasado (Biondetti, Materassi) o de estancias limítrofes (Bucine, Casanova, Palagio).

Las curvas Arrabiata 1 y 2, ambas de radio variable, están entre las más emocionantes. La Arrabiata 1 se encuentra en la parte más baja de la pista: 247,96 metros sobre el nivel del mar, contra los 292 del promedio del trazado. La recta más larga es la de los boxes: 1141 metros levemente en subida.

MUCHAS MODIFICACIONES A LO LARGO DE LOS AÑOS

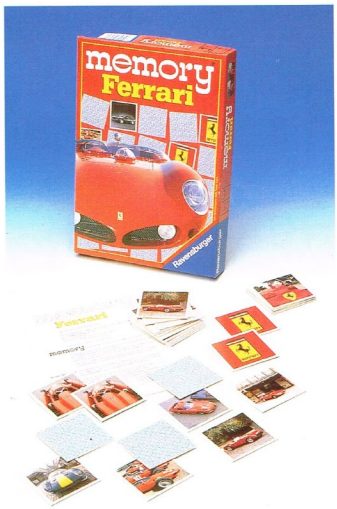
En el curso de los años, el Mugello sufrió varias modificaciones, sugeridas por los nuevos criterios de seguridad y las nuevas tecnologías. La pista fue dotada de espacio de fuga. Cada metro del circuito está bajo constante control televisivo. Hay un helipuerto y un centro médico permanente con helicóptero-ambulancia. El edificio central es una especie de centro operativo con toda la instrumentación telemática. Sin embargo, el trazado de la pista permaneció sin cambios, considerado hermoso y seguro.

MIL PERSONAS POR CARRERA

Las personas empleadas por la SAIM son once. Para las carreras, el personal necesario, desde médicos a comisarios de pista y encargados del estacionamiento, llega a casi mil personas. En un año se realizan diez competencias: cinco de autos y cinco de motos. Entre las estructuras de servicio están los 20 boxes equipados con tecnología de avanzada, 23 salones de reunión, dos azoteas de 3000 m², dos salas de conferencias de 1500 m², y una sala de exposición Ferrari Idea. La tribuna central hospeda a 3300 personas.

El Memory Ferrari de Alemania

La firma Ravensburger, en 1993, dedicó un juego de memoria visual a los autos más lindos de la Casa del Cavallino Rampante. Actualmente puede encontrarse en algún negocio especializado y en los supermercados Bennet a un precio de 12 dólares.



La confección y las piezas del Memory Ferrari.

Inspirado en los juegos memo-visuales de la firma Ravensburg, el Memory Ferrari es la demostración de como un fracaso comercial puede transformarse, apenas un par de años después, en un fenómeno de coleccionismo casi en el nivel de los más buscados objetos de automobilia.
Algunos números pueden explicar mejor el fenómeno: el Memory Ferrari fue lanzado al mercado en 1993 y, luego de una primera serie de 20.000 ejemplares, los responsables de la casa alemana se quedaron esperando las primeras estadísticas de ventas, que muy pronto se mostraron por debajo de las expectativas.

UN JUEGO DE MESA PENSADO PARA NIÑOS

Sucedió que este juego de mesa, derivado de una idea análoga y exitosa para los niños y adolescentes, resultaba dirigido hacia el público adulto (por el tema implícito en el juego) que, sin embargo, lo consideraba más apto para los jóvenes. El resultado fue que, después de la primera serie, el Memory Ferrari no volvió a ser ofrecido, pese a que el precio cercano a los 12 dólares lo hacía accesible para todos, y la distribución involucraba no sólo los negocios de juguetes sino también los supermercados.

DESDE LAS MAS LINDAS GT AL AVION DE FRANCESCO BARACCA

Como en todos los Memory de Ravensburg, el objetivo del juego es descubrir, en pareja, las casillas que ocultan piezas iguales. Quien se equivoca, ofrece a los adversarios la posibilidad de descubrir la posición de más objetos, facilitando el desarrollo del juego, basado en la memoria visual.
Los temas elegidos tienen que ver tanto con los autos más representativos del Cavallino Rampante como con los símbolos de la Ferrari y otros elementos de la historia ferrarista, como el avión de Francesco Baracca.
Todo está complementado por un útil cuadernillo que contiene informaciones históricas de la Ferrari, precisas y puntuales, cuya lectura puede resultar beneficiosa para identificar los temas.

DONDE COMPRARLO

Los ejemplares "sobrevivientes" del Memory Ferrari todavía pueden adquirirse en alguna filial de la cadena de supermercados Bennet y en algunos negocios especializados en juegos o modelismo. Algunas unidades del juego Ravensburg dedicado al Cavallino pueden conseguirse en la Librería del Automóvil de Milán y en la Galería Ferrari de Maranello. El precio de lista es de alrededor de 12 dólares.

La renovada Galería Ferrari

En diciembre de 1996 la exposición oficial de Maranello fue profundamente modificada. Hoy, un semáforo indica si está abierta o cerrada, mientras que el público que la visita realiza un recorrido guiado. Hay una boutique con todo el merchandising Ferrari.

El 4 de diciembre de 1996, en Maranello fue inaugurada la nueva Galería Ferrari. Las refacciones en el exterior y en el interior aportaron notables mejoras a la estructura existente.

Hoy, al llegar a via Dino Ferrari 43 de Maranello, se accede al lugar donde son custodiados los objetos del Mito Ferrari (autos, fotografías, documentos) pasando por debajo de un arco rojo sobre el cual sobresalen tres semáforos como los de largada de los grandes premios. Si están encendidas las luces verdes, la Galería está abierta. Con respecto al interior, la gran novedad es el "recorrido guiado" que acompaña la visita al corazón del mundo Ferrari. Comienza con la vida de su gran creador, Enzo Ferrari, luego se pasa a la Fórmula 1, de los cascos a los buzos de los pilotos, de las copas a los trofeos, hasta la historia deportiva a través de documentos fotográficos y de modelos utilizados para las pruebas en el túnel de viento.

Algunos de los autos del Cavallino expuestos en la Galería Ferrari.

UN MAPAMUNDI MUESTRA LOS EXITOS DE LA FERRARI

El recorrido se desarrolla a lo largo del piso inferior, con los autos Sport y Gran Turismo y el espacio dedicado a la fábrica, cuyos procesos de elaboración están ilustrados en grandes paneles. Todo el recorrido está adecuadamente comentado con leyendas y textos.

También fue introducido un mapamundi que muestra la difusión de la Ferrari: actualmente 39 países, casi el 90 por ciento del mercado automovilístico mundial.

Hizo su ingreso al museo también una boutique en la cual pueden comprarse todos los productos de Ferrari Idea, desde los llaveros a las prendas de vestuario, de los objetos de cuero a partes mecánicas de las monoplazas de Fórmula 1.

La nueva distribución de los espacios internos previó una gran área abierta, en el piso inferior, destinada a hospedar muestras monotemáticas.

SERAN EXPUESTAS FERRARI DE COLECCIONISTAS PRIVADOS

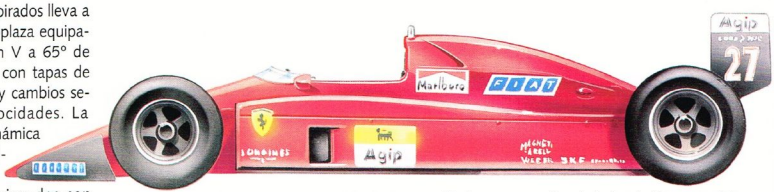
Así, podrá asistirse a la exposición de autos de los coleccionistas privados, a los cuales será entregado un certificado como testimonio de la exposición del auto en la Galería Ferrari.

500 VISITANTES POR DIA

Los trabajos de reestructuración duraron seis meses. La Galería Ferrari siempre estuvo abierta, y en ese período recibió unos 500 visitantes por día. El costo de los trabajos fue de unos 500.000 dólares. Para el próximo año se prevén 100.000 visitantes (en 1996 fueron 80.000). El horario es de 9.30 a 12.30, y de 16.00 a 18.00, de martes a domingo. Precio: 7 dólares (adultos); reducido, 4 dólares.

1989 F1/89: CINCO VALVULAS PARA 7 MARCHAS

El regreso a los motores aspirados lleva a la realización de esta monoplaza equipada con un 12 cilindros en V a 65° de 3500 centímetros cúbicos, con tapas de cinco válvulas por cilindro y cambios semiautomáticos de 7 velocidades. La trompa baja y una aerodinámica óptima eran las características distintivas de este auto, que obtuvo tres victorias: dos con Mansell (Brasil y Hungría) y una con Berger (Portugal). Problemas eléctricos, debidos a la complejidad de los servocomandos, impidieron mejores resultados.

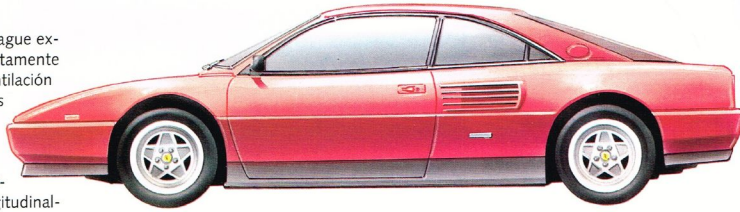


Motor: 12 cilindros en V a 65°, trasero, 84 x 52,6 mm, 3497,96 cm³, monoblock de fundición y tapa de aleación liviana, compresión 11,5:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital
Potencia:	600 CV a 12.500 rpm

Chasis:	autoportante de materiales compuestos
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 7 marchas semiautomática
Frenos:	discos de carbono autoventilados
Peso:	505 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1989 MONDIAL T: LA CAJA ES TRANSVERSAL

La caja transversal (con embrague externo), el habitáculo completamente rediseñado y la parrilla de ventilación en los guardabarros traseros de forma rectangular son los elementos distintivos de la Mondial tercera serie, junto al nuevo motor de 3405 centímetros cúbicos ubicado longitudinalmente y 13 centímetros más bajo. Las suspensiones pueden regularse en tres posiciones, en función del tipo de piso de marcha y de las características de manejo del piloto.

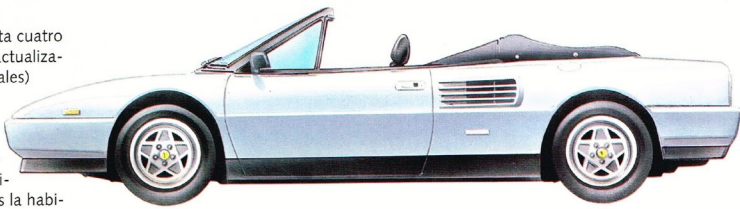


Motor: 8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 85 x 75 mm, 3405 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,4:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch
Potencia:	300 CV a 7200 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes con control electrónico
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno y ABS
Peso:	1426 kilos
Velocidad máxima:	255 Km/h

1989 MONDIAL T CABRIOLET: CARACTER DEPORTIVO

La versión descubierta de esta cuatro asientos adopta las mismas actualizaciones de carrocería (marginales) y de mecánica (motor y caja transversales, con embrague externo en desnivel, derivados de la experiencia deportiva) introducidas en la coupé. Son mejores la habitabilidad y los instrumentos, con un diseño de tipo más deportivo, adecuado a la performance superior alcanzada con esta evolución de la siempre actual Mondial.



Motor: 8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 85 x 75 mm, 3405 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,4:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch
Potencia:	300 CV a 7200 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes con control electrónico
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno y ABS
Peso:	1468 kilos
Velocidad máxima:	255 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto, con Ferrari F1/87, en el Gran Premio de México 1987: deberá retirarse.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Monoplaza F1/87,
Maranello quiere el Mundial

GT de competición,
las GTO fuera de serie

Olivier Gendebien,
el caballero ganador

El mundo Ferrari,
las prendas del Cavallino